



Klare Kante gegen den Wettbewerb

Bislang galten die belgischen Busse hierzulande als Geheimtipp. Mit den neuen EX-Modellen könnte das anders werden. Sie zielen aufstückzahlträchtige Budget-Segment, hier unsere ersten Erfahrungen auf der Straße.

Bis zu unserem Rollout hat es schon eine Weile gedauert. 15 Monate nach dem ersten (statischen) Kennenlernen dürfen wir Hand anlegen, der Van-Hool-Marketingchef Dirk Snauwaert meint bedauernd: „Zuerst mussten wir unsere Hausaufgaben erledigen“. Jetzt zum Verkaufsstart der kompletten Baureihe ist es so weit, die beiden Zweiachsler werden von 13,3 und 14,2 m langen EX-Dreiaxsern flankiert. Das Kürzel EX steht bei van Hool für eine zweite Reisebus-Familie, die günstig kalkuliert direkt auf das internationale Fernbusgeschäft zielt. „Andere bauen in der Türkei, wir fertigen in Mazedonien“, bringt es Filip van Hool, der CEO des Familienunternehmens, auf den Punkt. Im neuen Van-Hool-Omnibuswerk nahe der Hauptstadt Skopje rollen neben den CX-Fahrzeugen für den US-Markt auch EX-Busse für Europa vom Band und sorgen für gute Auslastung. Die neue Baureihe ist für Van-Hool-Verhältnisse ungewöhnlich straff gehalten, das markenübliche „Geht nicht gibt's nicht“ gilt für EX-Fahrzeuge nicht.

Langzeitdesign für ein langlebiges Investitionsgut:
Van Hool zielt mit dem neuen EX17-Hochdecker auf das preissensible Omnibusgeschäft.

Kein Leichtbau

Aber von einem Billig-Van-Hool zu sprechen, verbietet schon der Auftritt. Aufrecht schnörkellos ohne Designer-Mätzchen verschafft er sich sofort Respekt. Selbstbewusst zeigt er Größe, klare Linienführung bestimmt die Optik, die gerne auch Kanten zeigt. Die großzügige Verglasung reicht weit ans Dach, die große Frontscheibe dominiert die Front. Noch klingen wohlmeinende Busworld-Kommenta-

ANZEIGE

BUSTOWN
Alles was ein Bus braucht!
Boeckels

☎ 021 54/95 80-0
www.boeckels.de

re wie „Bauhaus-Design“ nach, den Hausdesignern ist jedenfalls eine bemerkenswerte Handschrift zu bescheinigen. Mit Ausnahme der drei kleinen Scheinwerfer mit H7-Licht pro Seite, die bei Nachtfahrt nicht überzeugen. Fürs kommende Modelljahr soll es LED-Fahrlicht geben.

So massiv wie der Eindruck fällt auch das Gewicht aus. Der EX-Dreiachser bringt ein- satzfertig 16.700 kg auf die Waage, Van-Hool- Busse sind eben robuste Langzeitprodukte und keine Fliegengewichte. Allerdings setzt der Hersteller auf große Tanks, der Testwagen führt 850 l mit sich. Die Betreiber freut's, der EX schafft es fast immer zurück an die heimi- sche Zapfsäule. Und noch eine Zahl, auf die Van-Hool-Kunden Wert legen: Der Kofferraum fasst ohne Fahrerkabine mehr als 12 m³, ge- nug für großes Gepäck. Und kommt das The- ma Korrosionsschutz zur Sprache, verweisen die belgischen Techniker sofort auf den Werk- stoff Edelstahl, aus dem der Rohbau besteht.

Knappe Einstiege, keine Podeste

Weil der Wurm dem Fisch und nicht dem Ang- ler schmecken muss, steigen wir ein und spie- len die Fahrgastrolle. Man sollte eben schlank bleiben, denkt man sich sofort – beim Einstieg vorn streift man die Cockpитеcke, die den Durchgang verengt. Und einem bequemen Aufstiege in Fahrzeugmitte steht die Bordtoilet-



Eigenwillige Linienführung im Heck inklusive LED-Rückleuchten, das versteht sich heute von selbst.



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 35.000 Produkten

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Dolezych | ■ JAH | ■ Physioderm |
| ■ Ansell | ■ DS SafetyWear | ■ Kimberly-Clark | ■ pka |
| ■ askö | ■ EKASTU | ■ Kleen Purgatis | ■ precoderm |
| ■ ATG | ■ ergodyne | ■ KNEETEK | ■ promodoro |
| ■ Aug. Schwan | ■ Erich Voss | ■ KROMWELL | ■ PSA |
| ■ Azett | ■ eureka | ■ Leiber | ■ Safety Jogger |
| ■ Baak | ■ Excess | ■ Lemaître | ■ Sanita |
| ■ Bata Industrials | ■ Georg Schmerler | ■ LHD | ■ Scott Safety |
| ■ BIG | ■ Greven | ■ Lordi | ■ SIKA |
| ■ Body Products | ■ HAKRO | ■ M-A-S | ■ Söhngen |
| ■ Brynje | ■ Hase Safety | ■ MAPA | ■ Turbo |
| ■ caramba | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MASCOT | ■ Unico |
| ■ Centurion | ■ HERWE | ■ MAXGUARD | ■ Univet |
| ■ Coba | ■ Hugo Josten | ■ MRUK | |
| ■ deb/Stoko | ■ ID IDENTITY | ■ OEL-KLEEN | |



- 1 Produkte suchen und filtern
- 2 Produkte vergleichen
- 3 Passendes Produkt finden

Die Stünings Medien GmbH ist unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH · Telefon 02151-5100-0 · medien@stuenings.de

www.arbeitsschutz-online.de



Neues Van-Hool-Cockpit mit gutem Platzangebot und verbesserter Ergonomie. Keine gute Lösung: Die harte Kante der Mittelkonsole kann zu Verletzungen führen.

te im Weg – wir empfehlen den extrabreiten Türausschnitt mittschiffs als Option, der auch mit Rollstuhllift angeboten wird. Im Fahrgastraum selbst genießt der Fahrgast Großzügigkeit – keine Podeste und Einschränkungen. Die Sitzgarnitur, hier das Modell Avance, stammt ausnahmslos von Kiel, hauseigene Sitze werden im EX aus Gewichtsgründen nicht verbaut. Der Sitzkomfort ist ordentlich, allein die Lehnen sind zu kurz. Wie gut die Klima-

anlage auf dem Dach arbeitet, können wir nur teilweise beantworten. Unter winterlichen Bedingungen wird es ohne Zugluft schnell warm und behaglich, mehr gab unsere Probefahrt einfach nicht her.

Fest steht aber, dass der EX17 H seine Fahrgäste nur dezent beschallt. Das moderne DAF-Triebwerk läuft fein gedämmt und kultiviert, der Motorenlieferant hat das Hochdruck-Einspritzsystem nochmal verfeinert. Und typisch

Technische Daten: Van Hool EX17 H

Motor

DAF-Reihensechszylinder Typ MX11 stehend im Heck, Common-Rail-Einspritzung, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Katalysator und DPF.

Hubraum	10.800 cm ³
Leistung	320 kW/435 PS bei 1.450–1.800/min
Max. Drehmoment	2.100 Nm bei 1.000–1.450/min

Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe ZF AS-Tronic, Übersetzungen 12,33-0,78, einfach übersetzte Hypoidachse.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung Typ VH/MAN VOS-08 an Doppelquerlenkern, 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, max. Radeinschlag 54 Grad. Starre Hinterachse (Dana G171) an zwei Parallellenkern, 4 Luftfederbälge und 4 Stoßdämpfer, Stabilisator; hydraulisch gelenkte Nachlaufachse Typ VH/MAN NOS-08; Reifengröße 315/80 R 22,5

Bremsen, Lenkung

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR, ESP; Dauerbremse ZF-Intarder + Motorbremse, Servocom-Lenkung ZF 8098, Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar.

Sicherheitssysteme

ESP, ACC, Spurassistent LDW, AEBS (von Wabco).

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	14.220/2.550/3.805 mm
Radstand	6.700/1.300 mm
Überhang vorne/hinten	2.890/3.330 mm
Leergewicht	ca. 16.700 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	24.000 kg

Fahrgastplätze, Preis

Sitzplätze	57 + 1 + 1
Preis Testfahrzeug	325.000 Euro

ANZEIGE

SPEEDY WASH
 Bürstenwaschanlagen
 Servicetelefon:
 0800-1013384
 (kostenlos)
 www.speedywash-gmbh.de

van Hool: Man hört kein Knistern oder Klappern. Der EX-Dreiaxser ist fest und steif wie eine Burg, jede Klappe fällt satt ins Schloss, an der Sorgfalt der mazedonischen Fertigung gibt es nichts zu mäkeln. Nur fallen im Unterschied zu den TX-Fahrzeugen aus Belgien manche EX-Details ungewohnt rustikal aus – wie die grob bearbeiteten Handläufe in den Einstiegen. Darunter auf der Beifahrerseite sitzen Schalter für die Klappenverriegelung, für Leselicht und den Küchenstrom – hier hat jemand mitgedacht.

Auch wenn der EX da und dort recht hemdsärmelig daherkommt, lässt er nichts vermissen, was heute gefragt ist. An den Sitzen findet der Fahrgast USB-Ladestecker, keine Frage: W-Lan



ist an Bord. Und viele Ausstattungswünsche – Küchen, Kühlchränke, Toiletten, Kaffeemaschinen – werden trotz Standardisierungsgebot uneingeschränkt erfüllt.

Mehr Rücksicht mit drei Spiegeln

Der erste Eindruck am Fahrerarbeitsplatz: Die Übersicht ist hervorragend, auch über die drei Spiegel – nur schade, dass die beiden Hauptspiegel vor der Frontscheibe in der Waschanlage nicht anklappbar sind. Platz gibt es genug, auch die Bedienung präsentiert sich deutlich verbessert. Okay, Lichtschalter und Digitacho sitzen zu tief. Aber mit kurzer Übung vorab lassen sich per Drehdrücksteller Klimageräte, Innenlicht und Spiegel zielgenau bedienen. Das Lenkrad, ganz ohne Funktionstasten, geht sofort gut zur Hand, das Fahrzeug reagiert präzise, überrascht aber bei langsamer Fahrt mit relativ hohen Lenkkräften. Nur die Pedale, liebe Van-Hool-Techniker, sie sind von gestern – bitte schleunigst auf den neuesten Stand bringen. Fortschritt geht doch, wie der Einzug der neuesten Assistenz-Systeme in die Bordelektronik zeigt – ohne den europäischen Gesetzgeber hätte es sicher länger gedauert. Noch nicht alles hat auf Anhieb überzeugt, der Spurassistent hat bei Spurwechseln trotz Blinksignal gewarnt, abzuschalten (auf der Landstraße) war er nicht. Aber der Abstandsregeltempomat arbeitet solide und verlässlich, auch der vorgeschriebene Notbremsassistent ist an Bord. Er arbeitet bereits zukunftsicher mit Radar plus Kamerasystem, auch wenn er heute nur die heute vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt. Als Standardantrieb kommt derzeit

nur der 10,8 l große MX11-Sechszylinder von DAF in Betracht. Für den 3-Achser gibt es 435 PS und 2.100 Nm, damit kann man leben. Mit den 12 Gängen der AS-Tronic wird eine lange Fernbus-Übersetzung gefahren, die das Drehzahlniveau bei Tempo 100 auf 1.200 Touren senkt. Fällt die Drehzahl an Steigungen, hat der Motor nicht mehr viel zuzusetzen, und die Crux dabei: Das Getriebe schaltet zu zögerlich, das Fahrzeug verliert unnötig Tempo. Das macht sich natürlich auch auf Landstraßen bemerkbar, wo der (leere) Bus träger reagiert, als es sein müsste. Er gibt sich ohnehin eher schwerfällig als leichtfüßig und macht damit deutlich, wo er zu Hause ist. Auf der Autobahn zieht er stoisch seine Bahn, kaum angefochten von Spurrillen oder Seitenwind. Auf Nebenstraßen lässt er die Passagiere trotz adaptiver Koni-Stoßdämpfer vernachlässigte Fahrbahnen spüren, eine Sänfte ist der mit 315/80er Pneus bereifte EX17 H nicht.

Unter dem Strich

Geht es um Langzeitqualität, macht den Belgiern keiner was vor. Da macht auch der günstige EX keine Ausnahme. Er überzeugt mit unerschütterlicher Festigkeit, rollt auf einem bewährten Fahrwerk und setzt auf moderne Antriebsaggregate – gute Voraussetzungen also fürs Fernbusgeschäft. Jetzt sind sogar alle modernen Sicherheitssysteme verfügbar. Etwas Feinschliff zu Beginn der Karriere könnte der EX noch vertragen, bei der Fahrer-Ergonomie, bei den Einstiegen, vielleicht auch bei der Fahrwerksabstimmung. Das Gesamtpaket passt in die Landschaft, sogar die Preise.

Wolfgang Tschakert

Praktischer Drehdrücksteller: Hier lassen sich Funktionen wie Bordklima, Innenlicht oder Spiegel bedienen. Schlicht aber stabil: Innenraum ohne Podeste, 57 Avance-Sitze (von Kiel) auf 14 Meter Länge.



Vorn verengt das Cockpit den Durchgang ...



... an der Mittelür verstellt die Toilette den Weg nach oben.